

Høringsnotat

Bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelecs

Indledning

Færdselsstyrelsen har den 8. februar 2018 sendt udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelecs i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 8. marts 2018.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Arbejdstilsynet, Dansk Bilbrancheråd, Erhvervsstyrelsen, Forbrugeroombudsmanden, Østre Landsret, Vestre Landsret, Politiforbundet, Rigsadvokaten og Sikkerhedsstyrelsen.

Styrelsen har herudover modtaget høringssvar fra: Cyklistforbundet, Dansk Fodgænger Forbund, Dansk Køerlærer-Union, DTL, DTU og FDM, FAPIC, Forbrugerrådet Tænk, Forsikring & Pension, KL, Frederiksberg Kommune, Rådet for Sikker Trafik, Trafikselskaberne samt borgerne Anne-Mette Hansen, Anne-Vibeke Svarre, Arne Mathiasen, Mette Marie Weinrich, Henning Jensen og Henrik Cort Tranæs,

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Styrelsens eventuelle kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv. De indkomne høringssvar vedlægges.

1. Forordning 168/2013

Rådet for Sikker Trafik mener, at bekendtgørelsen om forsøgsordning for speed pedelecs er i strid med EU-retlig lovgivning. Ifølge forordning 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler er fællesbetegnelsen for køretøjsklassen L1e "lette to-hjulede motordrevne køretøjer".

L1e er delt i underklasserne L1e A og L1e B.

Rådet for Sikker Trafik er af den opfattelse, at da speed pedelecs giver motorassistance fra over 25 km i timen og op til 45 km i timen, falder de ind under L1e B og er pr. definition en "to-hjulet knallert".

Rådet for Sikker Trafik anfører at, det er ikke muligt for de enkelte lande at fravige forordningens kategorisering, og at det derfor er i strid med forordning 168/2013 af 15. januar 2013, når speed pedelecs i henhold til bekendtgørelsen alene underlægges den fælles klassificeringsbetegnelse L1e.

Forsikring & Pension anbefaler, at det bør præciseres, at en speed pedelec skal være EU-typegodkendt som et to-hjulet motordrevet køretøj i klasse L1e B. Forsikring & Pension mener, at det er centralt for risikoforståelsen, at der er tale om en L1e B, som er kategorien for en to-hjulet knallert.

Tekniske Konsulenter for Vejtransport finder det betænkeligt, at der i udkastet ikke stilles krav om kontrol inden ibrugtagning. Tekniske Konsulenter for Vejtransport anfører, at man har kendskab til flere af denne type cykler, som ifølge CoC-dokumenterne er angivet til langt lavere maksimal hastighed, end den faktisk mulige, da EU-godkendelsen alene omfatter den rent motoriserede del af køretøjet. Dette er i forordning 168/2013 defineret som værende en sekundær driftsmulighed, hvorved et CoC-dokument som alene beskriver denne driftsform ikke vurderes at opfylde definitionen for køretøjskategorierne L1e A, men derimod blot en to-hjulet knallert med pedaler.

Kommentar

Færdselsstyrelsen er fuldt bekendt med opdelingen af klasse L1e i forordning 168/2013 i de to underklasser L1e-A "Cykel med motor" og L1e-B "Tohjulet knallert". Derudover sker der også en yderligere differentiering af underklasse L1e-B, da der i forordning 3/2014 af 23. oktober 2013 om supplerende bestemmelser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 om krav vedrørende køretøjers funktionelle sikkerhed med henblik på typegodkendelse af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler, Bilag XIX, stilles særlige krav til pedalcykler i køretøjsklasse L1e-B.

Det er dog ikke korrekt, at visse af de af forsøgsordningen omfattede speed pedelecs ikke kan være typegodkendt i køretøjsklasse L1e-A. Køretøjsklasse L1e-A dækker ganske rigtigt kun køretøjer med assisteret hastighed op til 25 km i timen, men der er ingen steder i bekendtgørelsen krav om, at de omfattede speed pedelecs skal have en maksimal tophastighed over 25 km i timen. Der er alene krav om, at den assisterede hastighed maksimalt må være 45 km i timen (og den konstruktive hastighed maksimalt 20 km i timen). Det er vigtigt at bemærke, at et køretøj typegodkendt i køretøjsklasse L1e-A "Cykel med motor" adskiller sig væsentligt fra en almindelig el-cykel, da de kan være udstyret med en kraftigere motor og ikke er begrænset af den såkaldte gangassistent, som begrænser en almindelig el-cykel til kun at køre 6 km i timen, uden at der trædes i pedalerne. Der er derfor intet, der forhindrer en speed pedelec med en assisteret tophastighed på 25 km i timen, som er typegodkendt i køretøjsklasse L1e-A, i ligeledes at være omfattet af forsøgsordningen.

Når der i bekendtgørelsen stilles krav om typegodkendelse i køretøjsklasse L1e, er der derfor tale om et krav om typegodkendelse i en af underklasserne herunder, altså enten L1e-A eller L1e-B afhængigt af det pågældende køretøjs assisterede tophastighed. Det er således ikke korrekt, som anført af Rådet for Sikker Trafik, at bekendtgørelsens regler fraviger – og dermed er i strid med – kategoriseringerne i forordning 168/2013.

Færdselsstyrelsen kan ikke genkende problemstillingen om, at der ikke i bekendtgørelsen stilles krav om kontrol inden ibrugtagning. Forordning 3/2014 i det tidligere omtalte bilag XIX til forordning 168/2013 stiller klare og specifikke krav til køretøjskonstruktionens integritet for netop køretøjer i klasse L1e-A og pedalcykler i køretøjsklasse L1e-B.

For så vidt angår det af Tekniske Konsulenter for Vejtransport anførte om CoC-dokumenter – det vil sige de køretøjsdokumenter, der erklærer, at det konkrete køretøj er i overensstemmelse med den model, der er typegodkendt – bemærkes for det første, at Færdselsstyrelsen ikke er bekendt med tilfælde, hvor den konstruktive hastighed i CoC-dokumentet er angivet lavere end det faktisk mulige. Det er derudover ikke rigtigt, at EU-typegodkendelsen kun omfatter den motoriserede del af køretøjet. EU-typegodkendelsen omfatter det samlede køretøj.

2. Færdselsloven

Rådet for Sikker Trafik mener, at der ikke er hjemmel i færdselsloven til at gennemføre den ønskede ændring af kategoriseringen for speed pedelecs fra knallert til cykel. Rådet for Sikker Trafik anfører, at færdselslovens § 2, nr. 7, definerer en knallert som et to- eller trehjulet køretøj med elmotor og med en konstruktiv bestemt maksimal ha-

stighed på højst 45 km i timen. Transport-, bygnings- og boligministeren kan i medfør af bemyndigelsesbestemmelsen i færdselslovens § 68, stk. 2, fastsætte bestemmelser for anvendelse af små motoriserede køretøjer, men kan i den forbindelse alene fravige bestemmelser i kapitel 3-5, 7, 8 og 10, § 70 og kapitel 13 og 16. Bestemmelser i færdselslovens kapitel 1, herunder definitionsbestemmelsen i § 2, nr. 7, kan derimod ikke fraviges. Derfor har bekendtgørelsen efter Rådet for Sikker Trafiks opfattelse ikke hjemmel i færdselsloven.

Kommentar

Færdselsstyrelsen har med bekendtgørelsen om forsøgsordning for speed pedelecs ikke omklassificeret speed pedelecs fra knallert til cykel og dermed fraveget færdselslovens § 2, nr. 7. En speed pedelec klassificeres stadig som en knallert i færdselslovens forstand i medfør af § 2, nr. 7.

Færdselsstyrelsen har derimod i en forsøgsordning lavet nogle særlige adfærdsregler for de speed pedelecs, der er omfattet af ordningen.

Det fremgår af bemyndigelsesbestemmelsen i færdselslovens § 68, stk. 2, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte bestemmelser for anvendelse af små motoriserede køretøjer, herunder bestemmelser om blandt andet placering på vejen og anvisninger for færdsel. Det er således ikke, som anført af Rådet for Sikker Trafik, korrekt, at bekendtgørelsen ikke har hjemmel. Bemyndigelsesbestemmelsen i § 68, stk. 2, indeholder derimod hjemmel til præcis den type af regler, der fastsættes i bekendtgørelsen om forsøgsordning for speed pedelecs.

3. Færdelssikkerhedsmæssige forhold

Rådet for Sikker Trafik, KL, Cyklistforbundet, Forbrugerrådet Tænk, Frederiksberg Kommune, Sektionen for Veje, Trafik og Transport ved Aalborgs Universitet og Transport DTU/management Engineering, Dansk Erhverv, Trafikselskaberne, Havarikommissionen for Vejtrafikulykker og Fapic udtrykker generel bekymring for placeringen af speed pedelecs på cykelstien. Der henvises blandt andet til, at jo større hastighedsforskelle, der er mellem trafikanter på samme areal, jo højere er ulykkesrisikoen. Parterne peger blandt andet også på, at det vil skabe utryghed blandt cyklisterne, og at det vil afholde en del cyklister fra at cykle, hvis de skal dele cykelstien med speed pedelecs.

Cyklistforbundet og FAPIC mener desuden, at speed pedelecs mulighed for at benytte cykelstierne kompliceres yderligere af, at cykelstierne i Danmark har en vidt forskellig udformning. Ved at tillade speed pedelecs på alle cykelstier uden fartbegrænsning eller lignende differentierende tiltag, vil der skabes usikre og potentielt farlige situationer.

FDM anfører, at den nuværende tilstand, hvor speed pedelecs skal køre på kørebanen fremfor på cykelstien som andre cykler, forekommer at være et færdselssikkerhedsmæssigt problem i sig selv. Grundet speed pedelecs spinklere fremtoning i forhold til knallerter, er der større risiko for, at en bagfrakommende bilist vil overse dette køretøj. Dertil kommer, at for den udenforstående fremstår en speed pedelec ofte som en ganske almindelig cykel, og der kan derfor være manglende forståelse blandt de øvrige trafikanter for, at denne kører på kørebanen fremfor på cykelstien. Af samme årsag synes det fornuftigt, når der lægges op til, at speed pedelecs fremover skal placeres på cykelstien, såfremt en sådan eksisterer.

FDM anfører endvidere, at der siden udsendelsen af nærværende høring i pressen fra flere sider har været udtrykt bekymring for, at speed pedelecs skal placeres på cykelstien grundet den potentielt store hastighedsforskel til de øvrige cyklister. FDM har forståelse for denne bekymring, men peger samtidig på, at det forhold, at en speed pedelec giver motorassistance op til 45 km i timen, ikke er ensbetydende med, at en speed pedelec altid vil køre med denne eller en højere hastighed, da det trods alt vil kræve en ikke ubetydelig fysisk indsats fra føreren. På den anden side er det klart, at til trods for færdselslovens forskrift om at tilpasse hastigheden til forholdene, kan der være førere af speed pedelecs, der imod sund fornuft vil føre denne med over 45 km i timen eller mere på en relativt befærdet cykelsti.

Dansk Erhverv er enig i, at der bør etableres en forsøgsordning for speed pedelecs, men bemærker at der fortsat er overvejelser af færdselssikkerhedsmæssig karakter, der er relevante med hensyn til disse køretøjer. Dansk Erhverv ser dog gerne udbredelsen af trafikmidlet øget, og Dansk Erhverv er enig i, at færdselslovens regler for cykler bør fraviges på flere punkter, som det anføres i udkastet.

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker bemærker endvidere, at cykelstier er anlagt ud fra en planlægningsforudsætning om en dimensioneret hastighed for cyklister på 25 km i timen og for knallerter på 30 km i timen i forhold til krav til oversigtsforhold i for eksempel kryds. I dag vil der også være både cyklister og knallerter, der kører hurtigere, men Havarikommissionen for Vejtrafikulykker forventer, at dette antal vil øges.

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker bemærker dog, at det også vil være problematisk blot at flytte speed pedelecs ud på kørebanen sammen med den motoriserede trafik. Havarikommissionen for Vejtrafikulykker oplyser, at gader i større byer, der i dag har cykelsti, typisk er bygader med store trafikmængder, højere lokale hastighedsgrænser og/eller flere kørespor i hver retning. Det vil være forbundet

med risiko for førere af speed pedelecs at færdes sammen med bilerne på denne type gader, specielt hvis føreren kan være 15 år og ikke har modtaget køreundervisning.

Havarikommissionen for vejtrafikulykker anfører, at det bliver sværere for bilister at bedømme cyklisters fart, når der både er almindelige cyklister, el-cykler og speed pedelecs med forskellig hastighed.

KL giver udtryk for, at KL savner en redegørelse for trafiksikkerhed ved kørsel med el-cykler i trafikken. KL bemærker, at det allerede i dag er kendt, at ulykkesrisikoen for kørsel på lille knallert er en af de højeste i trafikken. KL mener, at såfremt hastigheden hæves og kravene til føreren sænkes, vil det øge risikoen for trafikanterne.

KL anfører, at mange ulykker med cyklister sker i kryds, hvor venstre- og højresvingende biler krydser over cykelstierne. Det anføres, at med speed pedelecs øges kompleksiteten og risikoen for flere højre- og venstresvingsulykker samt ulykker i kryds. KL er desuden bekymrede for, at speed pedelecs vil forårsage mere alvorlige ulykker, da hastigheden er en afgørende faktor for graden af alvor forbundet med en ulykke.

Rådet for Sikker Trafik er bekymret for et øget antal ulykker, især grundet andre trafikanters undervurdering af speed pedelecs hastighed og forringede mulighed for at bedømme hastigheden på tilstrækkelig afstand.

Rådet for Sikker Trafik gør opmærksom på, at en generelt mere spinkel konstruktion ikke ophæver fysikkens love mht. standselænge, g-påvirkning, eller fartens betydning for skadesgrader eller ulykkesrisiko. Speed pedelecs kan medføre meget alvorlige skader, både på andre og føreren selv, hvis der sker en kollision eller et styrt med 45 km i timen.

ITD udtrykker bekymring omkring den nye kategori af tohjulede køretøjer. ITD mener, at kombinationen af høj hastighed, uuddannede førere og den visuelle profil der gør det vanskeligt at skelne bagfrakommende speed pedelecs fra almindelige cyklister, giver en øget risiko for uheld, særligt højresving. Det kræver i forvejen skærpet fokus og opmærksomhed at registrere bagfrakommende cyklister i lastbilernes sidespejle. Dette vil helt sikkert ikke blive lettere, hvis cyklen føres med 45 km i timen frem mod et kryds.

Rigspolitiet anbefaler, at man afventer resultaterne af Havarikommissionens undersøgelse, som forventes at foreligge i 2019, og eventuelt indarbejder disse før der indføres regelsæt for anvendelsen af speed pedelecs, uanset at der er tale om en forsøgsordning.

Rigspolitiet anfører at øvrige trafikanter på cykelstien vil på grund af den manglende motorlyd ikke have samme mulighed for at erkende, at en speed pedelec nærmer sig bagfra, som hvis der var tale om en lille knallert og vurderer yderligere at forsøgsordningen kan føre til et forøget antal færdselsulykker.

Frederiksberg Kommune anbefaler, at speed pedelecs på de i bekendtgørelsens anførte vilkår alene skal tillades uden for byområder, der er afgrænset af byzonetavle E55.

En række borgere – Mette Weinrich, Henning Jensen, Anne-Vibeke Svarre, Anne-Mette Hansen og Arne Mathiasen – taler imod speed pedelecs på en allerede overfyldt cykelsti. Det nævnes, at der vil være risiko for at kollideres med andre trafikanter på cykelstien og bevirke utryghed for almindelige cyklister.

En borger – Henrik Cort Tranæs – ser rigtig god mulighed i at benytte speed pedelecs på de gode supercykelsstier.

Kommentar

Det skal indledningsvist bemærkes, at Færdselsstyrelsen er yderst bekendt med fysikkens love, som er en gennemgående og ufravigelig del af styrelsens daglige arbejde.

Af samme grund stiller styrelsen sig undrende overfor Rådet for Sikker Trafiks postulat om, at "en generelt mere spinkel konstruktion" og deraf følgende lavere masse (vægt), ikke skulle påvirke bremselængden eller g-påvirkningen ved et sammenstød med f.eks. en fodgænger. Rådet for Sikker Trafik gøres i den forbindelse opmærksom på Newtons 2. lov, som netop beskriver en given kraft som produktet af en given masse og en given acceleration. En speed pedelec må som en del af typegodkendelsen maksimalt veje 35 kg, mens en knallert typisk vejer 75-100 kg. Det er derfor netop på baggrund af fysikkens love, at den givne kraft, og deraf følgende skadesgrad, vil være mindre i tilfælde af et sammenstød med en speed pedelec i forhold til et sammenstød med en knallert, der vejer 40-65 kg mere.

Færdselsstyrelsen har forståelse for bekymringen om, at speed pedelecs kan skabe større hastighedsforskelle på cykelstien.

Færdselsstyrelsen bemærker hertil, at det forhold, at en speed pedelec kan give motorassistance op til 45 km i timen, ikke betyder, at en fører af en speed pedelec vil eller må køre med denne hastighed i alle tilfælde. I forbindelse med typegodkendelsen stilles der krav om, at el-hjælpe motoren maksimalt må assistere med en effekt, der er fire gange så høj, som den effekt føreren selv træder med. Føreren skal dermed udføre en betydelig mængde arbejde for at udnytte køretøjets

fulde fartpotentiale. Derudover forringes en speed pedelecs rækkevidde betragteligt (batteriet løber hurtigt tør for strøm) ved en konstant fart på 45 km i timen. Gennemsnitsfarten for speed pedelecs vil derfor efter Færdselsstyrelsens opfattelse ligge omkring 30 km i timen, og det er således Færdselsstyrelsens opfattelse, at der ikke – som det synes forudsat af mange af høringsparterne – bliver tale om, at speed pedelecs vil færdes på cykelstierne med en konstant fart på 45 km i timen.

Hertil kommer, at det følger af færdselslovens § 41, at et køretøjs hastighed til enhver tid skal tilpasses forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed. Den kørende skal blandt andet tage hensyn til vej-, vejr- og sigtforholdene, køretøjets tilstand samt færdselsforholdene i øvrigt. Hastigheden må aldrig blive større, end at føreren bevarer fuldt herredømme over køretøjet. Føreren skal kunne standse på den strækning af kørebanen foran køretøjet, som føreren har udsyn over, og foran enhver hindring, der kan påregnes.

Samtidig følger det af færdselslovens § 3, at der altid vil gælde en pligt til at optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, så der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulempe for andre trafikanter, og således at færdslen ikke unødigt hindres eller forstyrres. Disse bestemmelser i færdselsloven gælder for alle trafikanter og således også for førere af speed pedelecs.

Det betyder i praksis, at føreren skal tage hensyn til de andre trafikanters fart, placering osv., således at der ikke opstår farlige situationer på cykelstien eller andre steder. Ligeledes skal der tages hensyn til cykelstiernes udformning og oversigtsforhold, og farten skal til enhver tid tilpasses herefter. Det vil således i praksis ofte ikke være tilladt at føre en speed pedelec med 45 km i timen på cykelsti med mange medtrafikanter.

Derudover vurderes det, at kravet om lygteføring uden for lygtetændingstiden vil bidrage til en øget synlighed på såvel kort som lang afstand, og at risikoen for f.eks. højresvingsulykker og ulykker med buspassagerer, der stiger ud på cykelstien, derigennem kan minimeres.

I forhold til bekymringen om den manglende støj fra bagfrakommende speed pedelecs skal det bemærkes, at el-knallerter i forvejen færdes lovligt på cykelstien, ligesom hurtigt kørende cyklister heller ikke afgiver nævneværdig støj. Som cyklist bør man derfor allerede efter de gældende forhold orientere sig med andet end blot høresansen.

Der vil i forbindelse med bekendtgørelsen blive udarbejdet informationsmateriale, således at både førere af speed pedelecs og andre trafikanter gøres opmærksomme på, hvilke regler der vil gælde for speed pedelecs omfattet af forsøgsordningen. Således vil man som trafikant

blive informeret om både køretøjstypen og de nye regler i forsøgsordningen, så man kan tage det fornødne hensyn hertil.

Færdselsstyrelsen er enig i, at det vil være forbundet med risiko for førere af speed pedelecs at færdes sammen med tung trafik på bygader, der i dag har cykelsti, da denne type gader typisk vil have store trafikmængder, højere lokale hastighedsgrænser og/eller flere kørespor i hver retning. Dette er også baggrunden for, at det i forsøgsordningen fastsættes, at speed pedelecs skal føres på cykelsti, hvis en sådan findes.

4. Alderskravet på 15 år

Dansk Kørerlærer-Union, FDM, Forsikring & Pension og Havarikommissionen for Vejtrafikulykker er bekymrede over alderskravet på 15 år.

Parterne peger blandt andet på, at en speed pedelec minder mest om en stor knallert i forhold til hastighed fremfor en cykel. Derudover bekymrer det parterne, at der i forsøgsordningen ikke kræves køreundervisning for at føre en speed pedelec.

3F Transportgruppen finder det positivt, at der foreslås, at føreren skal være fyldt 15 år.

Kommentar

Det fremgår af Rådet for Sikker Trafiks informationsmateriale, at de fleste børn, der har øvet sig en del, kan cykle alene i trafikken, når de er omkring 10-12 år. Lokale forhold såsom tæt trafik, specielle farer, komplicerede kryds, dårligt udsyn eller snævre forhold kan betyde, at de skal være lidt ældre.

En speed pedelec er med hensyn til vægt og dimensioner mere sammenlignelig med en cykel ligesom dens egenhastighed, på ren motor-kraft alene, på 20 km i timen ligger under almindelige cyklisters gennemsnitshastighed.

Derudover må el-hjælpe motoren maksimalt assistere med en effekt, der er fire gange så høj, som den effekt føreren selv træder i pedalerne med, hvilket betyder at føreren selv skal udføre en betydelig mængde arbejde for at udnytte køretøjets fulde fartpotentiale.

Det er derfor Færdselsstyrelsens vurdering, at ved at sætte aldersgrænsen til 15 år i forsøgsordningen, sikres det, at føreren med sin cykelfaring kan føre en speed pedelec på betryggende vis.

5. Kravet om cykelhjelm

DTL-Danske Vognmænd og 3F Transportgruppen finder det positivt, at der i forslaget lægges op til krav om brug af cykelhjelm.

KL, Sektionen for Veje, Trafik og Transport ved Aalborgs Universitet og Transport DTU/management Engineering, Tekniske Konsulenter for

Vejtransport, Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, Forbrugerrådet Tænk, FDM, Forbrugerrådet Tænk og Dansk Kørelærer-Union finder enten, at kravet om cykelhjelme ikke er tilstrækkeligt eller udtrykker tvivl om, hvorvidt cykelhjelme er tilstrækkelig beskyttelse.

Flere af parterne henviser til de særlige speed pedelec hjelme, som anvendes i Holland. Disse hjelme har en kraftigere konstruktion, men er samtidig designet til fysisk aktivitet.

FDM giver samtidig udtryk for, at en klassisk knallerthjelme ikke er designet til en fysisk aktiv cyklist.

Kommentar

Færdselsstyrelsen er enig i, at en knallerthjelme ikke er konstrueret til at give tilstrækkelig ventilation og dermed ikke vurderes at være forenelig med anvendelse af speed pedelec, hvor der kræves betydelig fysisk aktivitet for at drive cyklen over 20 km i timen.

Færdselsstyrelsen er bekendt med den nationale hollandske standard NTA 8776 for speed pedelec hjelme, men vurderer ikke at udbuddet af hjelme med denne certificering er tilstrækkeligt til, at der i bekendtgørelsen bør stilles særskilt krav om anvendelse af en sådan hjelme. Derudover arbejdes der på europæisk plan på en fælles europæisk CEN standard. På trods af, at dette arbejde tager udgangspunkt i den hollandske standard, er der ingen garanti for, at den endelige CEN standard kommer til at stille samme krav som den hollandske standard. Det vurderes derfor endnu at være for tidligt at stille krav om anvendelse af en særlig speed pedelec hjelme. Bekendtgørelsens regler vil dog på dette punkt kunne ændres, når der kommer en fælles europæisk standard med et deraf følgende øget udbud.

6. Kørekort

Rådet for Sikker Trafik anfører, at der ifølge EU-direktiv 2006/126 (kørekortdirektivet) er krav om kørekort til kategori AM til to-hjulede eller trehjulede køretøjer, hvis konstruktivt bestemte maksimale hastighed er 45 km i timen. Sådanne køretøjer er efter dansk ret at betegne som stor knallert, hvilket blandt andet betyder krav om kørekort. Bekendtgørelsen er derfor på dette punkt efter Rådet for Sikker Trafiks opfattelse i strid med kørekortdirektivet.

Rådet for Sikker Trafik mener endvidere, at det forekommer uforsvarligt at lade 15-årige uden nogen form for køreuddannelse køre på en speed pedelec.

Rådet for Sikker Trafik bemærker, at såfremt man fjerner kravet om kørekort, vil det åbne op for kørsel, for personer der er frataget førerretten, og for personer der af helbredsmæssige årsager er frataget førerretten.

Forbrugerrådet Tænk mener, at det vil give udfordringer i forhold til håndhævelse af sanktionsreglerne for spiritus- og narkokørsel, at der ikke kræves kørekort. Forbrugerrådet Tænk undrer sig over, hvordan man vil håndtere, at personer, der har fået frakendt kørekort til bil eller knallert kan køre på en speed pedelec.

FDM, Rigspolitiet, Cyklistforbundet, Fapic og Sektionen for Veje, Trafik og Transport ved Aalborg Universitet og Transport DTU/management Engineering kan ikke bakke op om, at der lægges op til, at der ikke kræves kørekort for at føre en speed pedelec. Parterne mener blandt andet, at den potentielle hastighed for en speed pedelec svarer til den tilladte hastighed for stor knallert, og kan endda i praksis være endnu højere.

Kommentar

Det følger ganske rigtigt af art. 4, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort, at der til kategori AM (knallert) kræves kørekort. Kategori AM defineres i direktivet som to- eller trehjulede køretøjer, hvis konstruktivt bestemte maksimale hastighed er 45 km i timen.

De speed pedelecs, der omfattes af forsøgsordningen, har ikke en konstruktiv bestemt maksimal hastighed på 45 km i timen. Det fremgår af bekendtgørelsen om forsøgsordning for speed pedelecs, at der ved en speed pedelec forstås et to-hjulet motordrevet køretøj med pedaler, som kan drives ved pedalkraft alene, og som derudover er udstyret med en el-hjælpe motor, som kan drive køretøjet op til en hastighed på 20 km i timen uden at pedalerne samtidig betjenes.

Den konstruktive bestemte maksimale hastighed er derfor i forsøgsordningen højest 20 km i timen, hvilket må siges at adskille sig væsentligt fra en konstruktiv maksimalt bestemt hastighed på 45 km i timen.

Det er derfor ikke korrekt, at der i henhold til direktiv 2006/126/EF er krav om kørekort til speed pedelecs omfattet af forsøgsordningen.

Når pedalerne samtidig betjenes må el-hjælpe motoren i begrænset omfang assistere ved at afgive effekt ved hastigheder på op til 45 km i timen. Der stilles i forbindelse med typegodkendelsen krav om, at el-hjælpe motoren maksimalt må assistere med en effekt, der er fire gange så høj, som den effekt føreren selv træder med. Der skal derfor udføres en betydelig mængde arbejde for at udnytte køretøjets fulde fartpotentiale, og dermed differentierer speed pedelecs omfattet af forsøgsordningen sig betragteligt fra stor knallert (knallert 45).

Færdselsstyrelsen henviser igen til Rådet for Sikker Trafiks informationsmateriale, der oplyser, at de fleste børn, der har øvet sig en del, kan cykle alene i trafikken, når de er omkring 10-12 år.

En speed pedelec er med hensyn til vægt og dimensioner mere sammenlignelig med en cykel fremfor en stor knallert. En speed pedelec opnår kun hastigheden, der matcher stor knallert, når føreren samtidig træder i pedalerne og yder en betydelig fysisk indsats. Samtidig vil en speed pedelecs egenhastighed på højst 20 km i timen ligge under en almindelig cykels gennemsnitlige hastighed.

Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at en 15-årig i kraft af sin erfaring i trafikken er i besiddelse af en grundlæggende trafikforståelse, og er blevet trænet i at læse og forudse trafikken.

Færdselsstyrelsen bemærker, at da der i forsøgsordningen ikke kræves kørekort for at føre en speed pedelec, er det ikke intentionen, at afskære personer, der har fået frakendt kørekortet til bil eller knallert, fra at føre en speed pedelec.

7. Erfaringer fra udlandet

KL, Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, Trafikselskaberne og Cyklistforbundet anbefaler, at man ser på udenlandske erfaringer.

Sektionen for Veje, Trafik og Transport ved Aalborg Universitet og Transport DTU/management Engineering mener, at Danmark med den foreslåede bekendtgørelse for speed pedelecs vil afvige fra reglerne i de lande, vi normalt sammenligner os med. Eksempelvis bliver speed pedelecs i Holland betragtet på linje med en knallert 45.

Kommentar

Færdselsstyrelsen er bekendt med, at lovgivningen for speed pedelecs er vidt forskellig i hele EU, herunder også Holland, hvor de på trods af deres klassificering som stor knallert fortsat tillades på kombinerede cykel/knallertstier. Derudover tillades speed pedelecs i Belgien på vilkår, der er sammenlignelige med de vilkår, der foreslås i forsøgsordningen.

Det er derfor i høj grad på baggrund af disse meget forskelligartede løsningsmodeller på tværs af EU, at der foreslås en forsøgsordning, som gør det muligt at tilpasse reglerne i forbindelse med den løbende evaluering af forsøgsordningen.

8. Vejmyndighedernes skiltning

Rådet for Sikker Trafik og KL mener, at vejmyndighedernes skiltning vil blive undermineret, hvis speed pedelecs bliver betragtet som cykler, da man så vil tillade hastigheder højere end 30 km i timen modsat intentionen med skiltningen. Det samme gælder forbud mod knallerter, hvor man af trygheds- og sikkerhedsmæssige grunde ikke ønsker høje hastigheder.

KL mener, at de kommunale vejmyndigheder med forslaget fratages muligheder for selv at fastsætte betingelser for kørsel med speed pedelecs, hvilket de forholder sig kritiske overfor.

Kommentar

Færdselsstyrelsen anerkender, at lokale forbud mod knallerter i visse tilfælde kan være afstedkommet af trygheds- og sikkerhedsmæssige grunde. Da prisen for en speed pedelec er betydeligt højere end for en knallert, er det imidlertid Færdselsstyrelsens opfattelse, at brugersegmentet for speed pedelecs ikke er det samme som brugere af knallerter. I tilfælde, hvor forbud mod knallerter på stisystemer skyldes støjscener, bemærkes det, at speed pedelecs i kraft af deres elektriske drivkraft ikke vil bidrage til en øget støjbelastning af disse områder.

Færdselsstyrelsen stiller sig endvidere uforstående overfor KL's opfattelse af, at kommunerne selv skulle have en eksisterende ret til at regulere brug og anvendelse af speed pedelecs. De almindelige adfærdsregler i trafikken for alle typer af køretøjer har altid været fastsat i færdselsloven med dertilhørende bekendtgørelser, hvilket også er tilfældet for de gældende regler for speed pedelecs.

9. Samtykke fra forældremyndighedsindehavere

Rådet for Sikker Trafik bemærker, at da aldersgrænsen for at køre lille knallert blev nedsat fra 16 til 15 år i 2016, blev kravet om, at unge under 16 år skal have forældretilladelse for at købe en knallert, genindført i Færdselsloven.

Kommentar

Det er korrekt, at der i 2016 blev indsat en bestemmelse om, at unge under 16 år skal have en tilladelse fra forældremyndighedsindehaver for at købe en knallert.

Som tidligere nævnt må en speed pedelec i forsøgsordningen højst have en konstruktiv bestemt hastighed på 20 km i timen. Hastigheden adskiller sig herved betydeligt fra en knallert, hvorfor Færdselsstyrelsen ikke vurderer, at der er behov for at indsætte en bestemmelse om, at der kræves samtykke fra forældremyndighedsindehaverne. Det skal endvidere bemærkes, at prisen for en speed pedelec er betydeligt højere end for en knallert. Det er derfor Færdselsstyrelsens opfattelse, at unge under 16 år ikke vil udgøre den primære målgruppe for brugere af speed pedelecs.

10. Evaluering af forsøgsordningen

KL bemærker, at forsøgsordningens længde og betingelser ikke er beskrevet. KL deltager gerne i arbejdet med at evaluere forsøget.

Kommentar

Med hensyn til tidshorizonten for forsøgsordningen har transport-, bygning- og boligministeren allerede redegjort herfor i sin besvarelse af 20. november 2017 af Transport-, Bygnings- og Boligudvalgets spørgsmål nr. 8 til lovforslaget (L 28). Det fremgår heraf, at hvis man

skal lave en fornuftig evaluering, skal man have et tilstrækkeligt datagrundlag. Der skal altså være en tilstrækkelig mængde mennesker, der begynder at anvende speed pedelecs i trafikken. Det er ikke muligt på forhånd at vide, med hvilken hastighed dette kommer til at ske, og derfor ville det ikke give mening allerede nu at sætte en slutdato på forsøget. Forsøgsordningen vil blive evalueret årligt, så udviklingen løbende kan følges.

Færdselsstyrelsen er i dialog med repræsentanter fra henholdsvis Rigspolitiet og Vejdirektoratet, som er de to myndigheder, der står bag Danmarks officielle ulykkesstatistik, samt Havarikommissionen for Vejtrafikulykker og Forsikring & Pension. Dette med henblik på at få etableret et tilstrækkeligt datagrundlag for evaluering af de kommende forsøg med de små motoriserede køretøjer. Da der under alle omstændigheder kan gå lang tid, før der eventuelt vil være tale om en population af ulykkestilfælde, som vil være tilstrækkelig stor til at danne et solidt evalueringsgrundlag, vil Færdselsstyrelsen endvidere tage initiativ til gennemførelse af nogle alternative analyser med fokus på de nye køretøjers udbredelse og anvendelse. Disse analyser vil kunne give nogle tidligere fingerpeg om behovet for eventuelle justeringer i de nye regler.

11. Økonomiske konsekvenser

KL anfører, at oversigtsforholdene på cykelstier i dag er projekteret efter en dimensionsgivende hastighed på 30 km i timen. Da forsøgsordningens tidshorisont ikke er angivet, vil forslaget kræve en udbygning af cykelstinet for at kunne rumme den nye transportform. Det gælder både i form af sideudvidelser af eksisterende cykelstier, og i form af anlæg af særlige korridorer, hvor det er muligt at køre med 45 km i timen på cykel. KL mener herudover, at udbredelsen af speed pedelec og den højere hastighed vil kræve, at kryds bør gennemgås og evt. ombygges for bedre oversigtsforhold, ligesom stier i eget trace bør gennemgås for oversigtsforhold m.m.

KL anfører endvidere, at omkostninger pr. tilskadekommen, ifølge Vejdirektoratets undersøgelser, beløber sig til 400.000 kr. (2012) for kommunerne.

KL deler derfor ikke Færdselsstyrelsen vurdering af, at forsøgsordningen kan gennemføres uden økonomiske konsekvenser for kommunerne, da der vil blive tale om betydelige årlige økonomiske udgifter til trafiksikkerhed, infrastruktur og genoptræning. Dertil kommer varig hjælp til borgere, der ikke kan genoptrænes fuldt ud.

Kommentar

I henhold til vejreglerne anbefales det, at cykelstier og oversigtsforhold i kryds mv. udformes efter, at cyklister og knallerter kører 30 km i timen. En dimensioneringshastighed på 30 km i timen sikrer, at langt

de fleste cyklister og knallerter, der kører lovligt, kan ses i god tid. Hurtigere cyklister bør tilpasse hastigheden efter forholdene.

Vejreglerne er imidlertid alene vejledende anbefalinger, og det er derfor ikke et krav, at alle kryds og cykelstier skal være dimensioneret til en cykelhastighed på 30 km i timen, men alene en anbefaling. Bekendtgørelsen om forsøgsordning for speed pedelec medfører derfor ikke pligt for kommunerne til at foretage anlægsarbejder eller gennemgang af eksisterende anlæg. Dertil kommer, at gennemsnitshastigheden for speed pedelec forventes at ligge på 30 km i timen, hvilket ikke overstiger den anbefalede dimensioneringshastighed på cykelstier og kryds mv.

Færdselsstyrelsen bemærker endvidere, at der på nuværende tidspunkt er tale om en forsøgsordning, hvor formålet netop er at indhøste erfaringer med speed pedelecs i trafikbilledet. Hvis forsøgsordningen ender ud med en permanentgørelse ved lov, og hvis forsøgsordningen medfører, at speed pedelecs bliver almindelige på linje med omfanget af cykler og almindelig knallerter, kan det på dette tidspunkt blive nødvendigt at diskutere behovet for en nærmere gennemgang af eksisterende anlæg og de generelle anbefalinger for dimensioneringshastigheden på cykelstier mv.

Færdselsstyrelsen forventer ikke, at forsøgsordningen for speed pedelecs vil medføre et øget antal dræbte og alvorligt tilskadede i trafikken. Det er derfor samlet set Færdselsstyrelsens opfattelse, at forsøgsordningen for speed pedelecs kan gennemføres uden økonomiske konsekvenser for kommunerne.

12. Konfiskation

Rigspolitiet anfører, at der ved gentagne kørsler, hvor der enten er foretaget konstruktive ændringer af motoren med henblik på hastighedsforøgelse, eller hvis speed pedelecen er i en sådan ulovlig stand, at den uden pedalbetjening kan bringe køretøjet til at køre mere end en nærmere fastsat hastighed, bør indføres konfiskationsbestemmelser svarende til konfiskationsbestemmelserne for lille knallert

Kommentar

Færdselsstyrelsen er enig med Rigspolitiet i, at det er vigtigt at have effektive håndhævelsesmidler, såfremt reglerne bliver overtrådt på et givent område.

Det er dog Færdselsstyrelsens opfattelse, at det på nuværende tidspunkt er for tidligt at sige noget om, hvorvidt konstruktive ændringer af speed pedelecs vil komme til at udgøre et omfattende problem.

Såfremt det i løbet af forsøgsperioden viser sig, at konstruktive ændringer af speed pedelecs kommer til at udgøre et omfattende problem, og der derfor bliver et behov for supplerende konfiskationsbe-

stemmelser, vil Færdselsstyrelsen relativt hurtigt kunne fastsætte bestemmelser herom i bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelecs.

13. Registrering

Skatteministeriet bemærker, at det følger af lov om registrering af køretøjer, at knallerter skal registreres i køretøjsregistret. Det bemærkes, at hvis speed pedelecs ikke længere hører under definitionen af en knallert og heller ikke hører under definitionen af et motorkøretøj, skal speed pedelecs ikke registreres i køretøjsregistret, inden de tages i brug på færdselslovens område.

Rådet for Sikker Trafik, Forbrugerrådet Tænk, Forsikring & Pension og Havarikommissionen for Vejtrafikulykker mener, at det bliver svært at håndhæve reglerne i forsøgsordningen, hvis der ikke er nummerplade på speed pedelecs, da det er svært at genkende en speed pedelec i forhold til en el-cykel eller almindelig cykel. Det anføres endvidere, at det vil være umuligt at foretage korrekt ulykkesregistrering og dermed følge udviklingen i antal dræbte og tilskadedekomne på køretøjet.

Tekniske Konsulenter for Vejtransport anfører, at en speed pedelec efter de gældende regler skal indregistreres som knallert. Speed pedelecs er i flere tilfælde blevet nægtet oprettelse i Køretøjsregisteret, da køretøjerne ikke er fundet værende i overensstemmelse med deres EU-godkendelse. Tekniske Konsulenter for Vejtransport mener, at ved at fjerne kravet om registrering, vil sådanne køretøjer frit kunne anvendes uden mulighed for kontrol af politi eller administrative myndigheder.

Rigspolitiet anbefaler, at speed pedelecs afmærkes med f.eks. typeplade, særligt stelnummer eller en egentlig registrering, hvoraf køretøjsarten kan bestemmes.

Kommentar

Registrering af speed pedelecs udgør en barriere for udbredelsen af køretøjet. Formålet med forsøgsordningen er at indhøste erfaringer med speed pedelecs i trafikbilledet. Dette kan ikke ske, hvis der ikke sker en øget anvendelse af køretøjet. Det er baggrunden for, at kravet om registrering af speed pedelecs ophæves under forsøgsordningen.

Færdselsstyrelsen anerkender, at speed pedelecs og el-cyklers udseendemæssigt kan være svære at adskille, og at en nummerplade ville gøre det lettere at udpege køretøjerne i gadebilledet. Færdselsstyrelsen er dog ikke enig i, at det ikke er muligt at identificere og dermed adskille en speed pedelec fra en almindelig el-cykel, hvis disse stoppes eller er involveret i en ulykke.

Speed pedelecs skal som en del af deres typegodkendelse være udstyret med et typeskilt med oplysninger om blandt andet fabrikant, typegodkendelsesnummer køretøjsklasse, stelnummer, motoreffekt

mv. En typegodkendt speed pedelec kan derfor ved ren visuel inspektion adskilles fra en el-cykel, som modsat speed pedelecs ikke kan typegodkendes, og dermed ikke må være udstyret med et typeskilt. En el-cykel skal derimod være CE-mærket i henhold til maskindirektivet, og derudover udstyret med et almindeligt dansk cykelstelnummer. Det vil derfor være muligt for politiet ved en umiddelbar visuel inspektion at identificere speed pedelecs i kontrolsituationer.

En speed pedelec vil derudover adskille sig fra en el-cykel ved, at den under kørsel både i og uden for lygtetændingstiden skal holde de påbudte lygter tændt, hvilket ligeledes vil bidrage til at adskille speed pedelecs fra almindelige el-cykler i trafikbilledet.

En speed pedelec klassificeres stadig som en knallert i henhold til færdselslovens § 2, nr. 7. Det fremgår af køretøjsregistreringslovens § 2, nr. 3, at en knallert skal registreres i Køretøjsregisteret og forsynes med nummerplader, inden køretøjet tages i brug på færdselslovens område. Ifølge køretøjsregistreringslovens § 2, stk. 5, kan skatteministeren fastsætte regler om, at visse typer af lille knallert ikke skal registreres. Sådanne regler er fastsat i registreringsbekendtgørelsen, hvorefter bl.a. lille knallert af ældre dato og visse invalideknallerter ikke skal registreres. Færdselsstyrelsen vil tage kontakt til Skatteministeriet med henblik på drøftelse af en ændring af registreringsbekendtgørelsen, således at køretøjer, der er omfattet af bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelecs, ikke skal registreres under forsøgsordningen. På den baggrund vil bekendtgørelsens ikrafttræden blive udskudt, indtil en sådan ændring kan være på plads.

Hvis forsøgsordningen ender ud med en permanentgørelse ved lov, vil der i den forbindelse på baggrund af erfaringerne fra forsøgsordningen blive taget stilling til, om speed pedelecs fortsat skal være ikke-registreringspligtige.

14. Forsikringspligt

Forsikring & Pension mener, at det er yderst vigtigt, at der ikke er kontraheringspligt på ansvarsforsikringer for speed pedelecs. Forsikring & Pension anfører, at forsikringsbranchen gerne vil indestå for, at der kan købes ansvarsforsikringer til speed pedelecs bredt i branchen. Forsikring & Pension mener dog, at det er uproportionalt og en alt for stor byrde for erhvervslivet, at alle forsikringsselskaber, der udbyder motorforsikringer i Danmark, skal udvikle et produkt til en forsøgsordning. Det foreslås derfor, at det specificeres, at der ikke er kontraheringspligt.

3F Transportgruppen finder det positivt, at der foreslås pligt til at tegne ansvarsforsikring.

Rigspolitiet mener, at der af kontrolhensyn bør fastsættes en bestemmelse om krav om medbringelse af præmiekvittering i lighed med

færdselslovens § 63, stk. 6, hvoraf fremgår, at føreren af en ikke registreringspligtig lille knallert under kørslen skal medbringe præmiekvittering, der viser, at ansvarsforsikringen er tegnet og holdt i kraft, jf. § 105, og at føreren på forlangende skal forevise kvitteringen til politiet.

Kommentar

Færdselsstyrelsen er enig i, at der af hensyn til de mindre forsikrings-selskaber ikke skal være en pligt til at udbyde motoransvarsforsikringer for speed pedelecs.

Færdselsstyrelsen vil derfor tilpasse bekendtgørelsen herefter.

Færdselsstyrelsen er ligeledes enig i, at der af kontrolhensyn bør fastsættes krav om medbringelse af præmiekvittering svarende til færdselslovens § 63, stk. 6, hvorfor dette tilføjes i bekendtgørelsen.

15. Ikrafttræden

Rigspolitiet vurderer, at det er nødvendigt at foretage IT-mæssige tilretninger i politiets systemer, for at der kan retshåndhæves og uheldsregistreres på dette område. Rigspolitiet anbefaler på denne baggrund, at der ikke fastsættes en dato for ikrafttræden, og at bekendtgørelsen sættes i kraft efter nærmere aftale med Rigspolitiet.

Kommentar

Færdselsstyrelsen anerkender, at det er vigtigt, at forsøgsordningens regler kan håndhæves. Ligeledes er det vigtigt, at der kan uheldsregistreres, således at Færdselsstyrelsen kan evaluere forsøgsordningen på et oplyst datagrundlag.

Færdselsstyrelsen er derfor i dialog med Rigspolitiet med henblik på en sideløbende tilpasning af politiets systemer, således at der kan foretages den nødvendige ulykkesregistrering, men uden at forsøgsordningens ikrafttræden skal afvente disse ændringer.